**Deutscher Bundestag**
**8. Wahlperiode**

**Drucksache 8/3431**

27.11.79

Sachgebiet 96

# Gesetzentwurf

## der Bundesregierung

### Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (9. Änderungsgesetz)

#### A. Zielsetzung

Der vorliegende Entwurf soll in erster Linie die für einen wirksamen Schutz des Luftverkehrs gegen Flugzeugentführungen, Sabotageakte und sonstige gefährliche Eingriffe erforderlichen Rechtsgrundlagen schaffen. Das geltende Recht reicht nicht aus, um der andauernden Bedrohung des Luftverkehrs durch terroristische und sonstige kriminelle Anschläge wirksam zu begegnen. Der Gesetzentwurf entspricht insoweit zugleich einer vom Deutschen Bundestag bei der Verabschiedung des Elften Strafrechtsänderungsgesetzes am 22. Oktober 1971 erhobenen Forderung. Daneben enthält der Entwurf einige Änderungen und Ergänzungen sonstiger luftrechtlicher Vorschriften, die sich als vordringlich erwiesen haben.

#### B. Lösung

Der Gesetzentwurf verwirklicht dieses Ziel durch ausdrückliche Ausweisung der Abwehr äußerer Gefahren als spezialpolizeiliche Aufgabe der Luftfahrtbehörden, Schaffung ausreichender Befugnisse und Regelung der den am Luftverkehr beteiligten privaten Unternehmen (Flughafen- und Luftfahrtunternehmen) obliegenden Eigensicherungs- und Mitwirkungspflichten.

Der Entwurf fügt Befugnisregelungen für die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit den Fluggast- und Gepäckkontrollen, die eine konkrete Gefahr

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

nicht voraussetzen, in das Luftverkehrsgesetz ein. Die Aufgabe soll wie bisher von den Ländern als Bundesauftragsangelegenheit wahrgenommen werden.

## C. Alternativen

Die Wahrnehmung der hoheitlichen Sicherheitsaufgaben in bundeseigener Verwaltung erscheint nicht zweckmäßig.

## D. Kosten

Durch die Ausführung des Gesetzes entstehen im Bereich der Abwehr äußerer Gefahren bei Bund, Ländern und Gemeinden insgesamt keine Mehrkosten. Die nach Artikel 1 Nr. 5 für den Bund bis zu 1 Million DM jährlich anfallenden Kosten werden im wesentlichen bereits aufgewendet. Die Regelung nach Artikel 1 Nr. 6 kann zu Mehrkosten für den Bund von etwa 200 000 DM pro Jahr für die Jahre 1980 bis 1985 führen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 950 00 — Lu 46/79

Bonn, den 27. November 1979

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (9. Änderungsgesetz) mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister des Innern.

Der Bundesrat hat in seiner 476. Sitzung am 6. Juli 1979 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

**Anlage 1**

# Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (9. Änderungsgesetz)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. August 1977 (BGBl. I S. 1577), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 3 werden nach dem Wort „Startgeräte" die Worte „ausgenommen Startwinden für Segelflugzeuge" eingefügt.

2. In § 4 Abs. 1 Nr. 4 werden die Worte „Prüfordnung für" durch die Worte „Verordnung über" ersetzt.

3. In § 5 Abs. 3 werden die Worte „Prüfordnung für" durch die Worte „Verordnung über" ersetzt.

4. § 11 erhält folgende Fassung:

„§ 11

Die Vorschrift des § 14 des Bundesimmissionsschutzgesetzes gilt für Flugplätze entsprechend. Dies gilt auch dann, wenn der Flugplatz öffentlichen Zwecken dient."

5. Nach § 16 wird folgender § 16 a eingefügt:

„§ 16 a

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten von Bauwerken und von Gegenständen im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1, die die nach § 14 zulässige Höhe nicht überschreiten, haben auf Verlangen der Luftfahrtbehörden zu dulden, daß die Bauwerke und Gegenstände in geeigneter Weise gekennzeichnet werden, wenn und insoweit dies zur Sicherung des Luftverkehrs erforderlich ist. Das Bestehen sowie der Beginn des Errichtens oder Abbauens von Freileitungen, Seilbahnen und ähnlichen Anlagen, die in einer Länge von mehr als 75 m Täler oder Schluchten überspannen oder Steilabhängen folgen und dabei die Höhe von 20 m über der Erdoberfläche überschreiten, sind den Luftfahrtbehörden von den Eigentümern und anderen Berechtigten unverzüglich anzuzeigen.

(2) § 16 Abs. 2 gilt entsprechend."

6. Nach § 18 wird folgender § 18 a eingefügt:

„§ 18 a

(1) Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn die Bundesanstalt für Flugsicherung der obersten Luftfahrtbehörde des Landes gegenüber anzeigt, daß durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden. Die Bundesanstalt für Flugsicherung unterrichtet die oberste Luftfahrtbehörde des Landes über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese Anlagen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten die Bundesanstalt für Flugsicherung, wenn sie von der Planung derartiger Bauwerke Kenntnis erhalten.

(2) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der Bundesanstalt für Flugsicherung zu dulden, daß Bauwerke, die den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen stören, in einer Weise verändert werden, daß Störungen unterbleiben, es sei denn die Störungen können durch die Bundesanstalt für Flugsicherung mit einem Kostenaufwand verhindert werden, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt."

7. § 19 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach den Worten „bis 17" die Worte „und 18 a" eingefügt.

   b) In Absatz 5 wird als neuer Satz 3 eingefügt: „Im Falle des § 18 a ist die Entschädigung vom Bund zu zahlen."

8. Nach § 19 a wird folgender § 19 b eingefügt:

„§ 19 b

(1) Die Unternehmer von Verkehrsflughäfen sind zur Sicherung des Flughafenbetriebs verpflichtet:

1. Bauwerke, Räume und Einrichtungen mit Ausnahme der Geräte zur Überprüfung von Fluggästen und von diesen mitgeführten Gegenständen so zu erstellen und zu gestalten, daß die erforderliche bauliche und technische Sicherung und die sachgerechte Durchführung der personellen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen und die Kontrolle der nicht allgemein zugänglichen Bereiche ermöglicht werden;

2. Anlagen und Einrichtungen zur Überprüfung von Post, aufgegebenem Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern zu errichten und zu betreiben, soweit nicht § 29 d Abs. 3 Anwendung findet, sowie die Gegenstände sicher zu transportieren und zu lagern, die Maßnahmen nach dieser Vorschrift oder nach § 29 d Abs. 3 unterliegen;
3. nicht allgemein zugängliche Bereiche und Anlagen vor unberechtigtem Zugang zu sichern und, soweit es sich um sicherheitsempfindliche Bereiche und Anlagen handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten.

Die in Satz 1 Nummer 1 bis 3 aufgeführten Sicherungsmaßnahmen sind von dem Unternehmer in einem Luftsicherheitsplan darzustellen, welcher der Genehmigungsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig.

(2) Die Betreiber sonstiger Flugplätze können, soweit dies zur Sicherung des Flugplatzbetriebs erforderlich ist, zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen entsprechend Absatz 1 verpflichtet werden.

(3) Für die Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen und Flächen nach Absatz 1 und 2, die den für die Durchführung der Maßnahmen gemäß § 29 d zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt worden sind, können die Verpflichteten die Vergütung ihrer Selbstkosten verlangen. Im übrigen tragen die Verpflichteten die Kosten für die Sicherungsmaßnahmen nach Absatz 1 und 2."

9. Nach § 20 wird folgender § 20 a eingefügt:

„§ 20 a

(1) Die Luftfahrtunternehmen, die Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 t Höchstgewicht betreiben, sind zur Sicherung des Betriebs der Luftfahrtunternehmen verpflichtet:

1. Sicherungsmaßnahmen bei der Abfertigung von Fluggästen und der Behandlung von Post, Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern durchzuführen, soweit nicht § 29 d Abs. 2 und 3 Anwendung findet;
2. die ihnen auf einem Verkehrsflughafen überlassenen Bereiche und Räume in dem nicht allgemein zugänglichen Teil des Flughafens vor unberechtigtem Zugang zu sichern und den Zugang zu sicherheitsempfindlichen Bereichen und Räumen nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten;
3. ihre auf einem Verkehrsflughafen abgestellten Luftfahrzeuge so zu sichern, daß weder unberechtigte Personen Zutritt haben noch verdächtige Gegenstände in das Luftfahrzeug verbracht werden können.

Die in Satz 1 Nummer 1 bis 3 aufgeführten Sicherungsmaßnahmen sind von dem Unternehmen in einem Luftsicherheitsplan darzustellen, welcher der Genehmigungsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig.

(2) Absatz 1 gilt

1. für Luftfahrtunternehmen, die eine Genehmigung nach § 20 besitzen, auch außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes, wenn und soweit die jeweils örtlich geltenden Vorschriften nicht entgegenstehen;
2. sinngemäß für Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz außerhalb des Geltungsbereichs diese Gesetzes haben, sofern sie Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland benutzen.

(3) Die Luftfahrtunternehmen können zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen entsprechend Absatz 1 Nr. 2 und 3 auch auf sonstigen Flugplätzen verpflichtet werden, soweit dies zur Sicherung des Betriebs der Luftfahrtunternehmen erforderlich ist.

(4) Andere als die in Absatz 1 bezeichneten Halter von Luftfahrzeugen können, soweit dies zur Sicherung des Flugbetriebs erforderlich ist, zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen entsprechend Absatz 1 bis 3 verpflichtet werden."

10. § 21 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden nach Satz 2 folgende neue Sätze 3 und 4 eingefügt:

„Die Verzeichnisse über die Tarife sind am Ort des Beförderungsangebotes zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Jede Änderung der Fluglinie, Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen bedarf ebenfalls der vorherigen Genehmigung".

b) In Absatz 2 Satz 2 erhält Nummer 1 folgende Fassung:

„1. den genehmigten Beförderungsentgelten und den geltenden Beförderungsbedingungen sowie den behördlichen Anordnungen entsprochen wird,".

c) In Absatz 2 wird nach Satz 2 folgender neuer Satz 3 angefügt:

„Sie sind ferner verpflichtet, die genehmigten Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen einzuhalten".

d) In Absatz 3 Satz 1 werden nach den Worten „nicht zugemutet werden kann" die Worte „oder besondere Umstände Abweichungen

von den genehmigten Flugplänen, Beförderungsentgelten oder Beförderungsbedingungen erfordern und eine Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen hierdurch nicht zu erwarten ist" eingefügt.

11. Nach § 21 wird folgender § 21 a eingefügt:

„§ 21 a

Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben, bedürfen zur Durchführung von Fluglinienverkehr von und nach der Bundesrepublik Deutschland einer Betriebsgenehmigung gemäß den zwischen dem Heimatstaat des Luftfahrtunternehmens und der Bundesrepublik Deutschland getroffenen Vereinbarungen. § 21 Abs. 1 Satz 2 bis 6 und Abs. 2 bis 4 finden entsprechende Anwendung. Die Betriebsgenehmigung kann befristet, mit Bedingungen und mit einem Vorbehalt des Widerrufs erlassen und mit Auflagen verbunden werden."

12. § 25 Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Sie dürfen außerdem auf Flugplätzen

1. außerhalb der in der Flugplatzgenehmigung festgelegten Start- oder Landebahnen oder
2. außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes oder
3. innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten für den Flugplatz

nur starten und landen, wenn der Flugplatzunternehmer zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine Erlaubnis erteilt hat."

13. § 27 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) In Luftfahrzeugen dürfen

1. Schuß-, Hieb- und Stoßwaffen, sowie Sprühgeräte, die zu Angriffs-oder Verteidigungszwecken verwendet werden,
2. Munition und explosionsgefährliche Stoffe,
3. Gegenstände, die ihrer äußeren Form oder ihrer Kennzeichnung nach den Anschein von Waffen, Munition oder explosionsgefährlichen Stoffen erwecken,

nicht mitgeführt werden, soweit sie nicht entsprechend den Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter als Fracht oder aufgegebenes Gepäck befördert werden. Der Bundesminister für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen, soweit ein Bedürfnis besteht und die nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Erlaubnis zum Mitführen dieser Gegenstände vorliegt. In Luftfahrzeugen dürfen Funkgeräte nur mit Erlaubnis mitgeführt werden."

14. Nach § 29 b werden folgende §§ 29 c bis 29 e eingefügt:

„§ 29 c

(1) Die Inhaber von Zulassungen, Erlaubnissen, Genehmigungen und Anerkennungen nach diesem Gesetz sowie den hierzu erlassenen Rechtsverordnungen unterliegen hinsichtlich der Erfüllung der ihnen nach diesen Vorschriften obliegenden Verpflichtungen der Aufsicht der Behörde, die für die Erteilung der Zulassung, Erlaubnis, Genehmigung oder Anerkennung zuständig ist oder der von dieser bestimmten Stelle (Aufsichtsbehörde). Die Aufsichtsbehörde kann sich über alle ihrer Zuständigkeit unterliegenden Einrichtungen und alle Maßnahmen der ihrer Aufsicht nach Satz 1 unterliegenden Inhaber von Zulassungen, Erlaubnissen, Genehmigungen und Anerkennungen unterrichten.

(2) Die Aufsichtsbehörde kann zur Durchführung der Aufsicht die erforderlichen Ermittlungen anstellen. Der Unternehmer, die im Unternehmen tätigen sowie sonstige der Aufsicht unterliegende Personen sind verpflichtet, den Beauftragten der Aufsichtsbehörde den Zutritt zu Grundstücken, Betriebs- und Geschäftsräumen und zu Luftfahrzeugen sowie die Vornahme von Prüfungen innerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden zu gestatten, Unterlagen, die zur Erfüllung der Aufsichtsmaßnahmen erforderlich sind, vorzulegen sowie Auskünfte zu erteilen. Im Rahmen der Pflichten nach Satz 2 haben die von den Aufsichtsmaßnahmen Betroffenen die Beauftragten der Aufsichtsbehörde durch Bereitstellung von Arbeitskräften und Hilfsmitteln zu unterstützen.

(3) Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder seinen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(4) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Erlaubnisse für Luftfahrer und sonstiges Luftfahrtpersonal und die mit den Erlaubnissen verbundenen Berechtigungen und Anerkennungen.

§ 29 d

(1) Der Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden. § 29 Abs. 2 gilt entsprechend.

(2) Die Luftfahrtbehörden sind befugt, die zur Wahrnehmung dieser Aufgaben erforderlichen und geeigneten Maßnahmen zu treffen. Sie können Fluggäste und sonstige Personen, die nicht

allgemein zugängliche Bereiche des Flugplatzes betreten haben oder betreten wollen, insbesondere anhalten und aus diesen Bereichen verweisen, wenn diese Personen

1. ihre Berechtigung zum Betreten nicht nachweisen können oder wollen,
2. eine Durchsuchung ihrer Person und mitgeführter Gegenstände oder deren Überprüfung in sonstiger Weise durch die Luftfahrtbehörden nach den in § 27 Abs. 1 genannten Gegenständen ablehnen oder
3. in § 27 Abs. 1 genannte Gegenstände oder sonstige Gegenstände, die bei der Durchsuchung oder Überprüfung nach Nummer 2 festgestellt werden und die sich zu Angriffen auf Personen oder zur Beschädigung von Luftfahrzeugen eignen, nicht außerhalb des nicht allgemein zugänglichen Bereiches des Flugplatzes zurücklassen oder nicht dem Luftfahrtunternehmen zur Beförderung übergeben.

(3) Die Luftfahrtbehörden können Gegenstände, die nicht von Fluggästen oder sonstigen Personen mitgeführt werden und in die nicht allgemein zugänglichen Bereiche des Flugplatzes verbracht worden sind oder verbracht werden sollen, durchsuchen, durchleuchten oder auf das Vorhandensein explosionsgefährlicher Stoffe überprüfen.

(4) Soweit dies zur Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen gemäß Absatz 2 und 3 erforderlich ist, dürfen die Beauftragten der Luftfahrtbehörden innerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden Betriebs- und Geschäftsräume betreten und besichtigen. Außerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden dürfen diese Räume nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten und besichtigt werden.

(5) Personen, die, ohne Beamte zu sein, mit der Durchführung der Maßnahmen betraut werden, sind auf die gewissenhafte Erfüllung ihrer Obliegenheiten zu verpflichten.

(6) Die Aufgaben und Befugnisse der Polizei bleiben unberührt.

§ 29 e

Die Grundrechte der Freiheit der Person (Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes) und der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) werden nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt."

15. § 31 wird wie folgt geändert:

 a) In Absatz 2 Nr. 1 werden die Worte „Prüfordnung für" durch die Worte „Verordnung über" ersetzt.

 b) In Absatz 2 wird folgende Nummer 19 eingefügt:

 „19. den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§ 29 d)."

16. § 32 wird wie folgt geändert:

 a) Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 erhält folgende Fassung:

 „13. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen, insbesondere Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz, dem Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung, dem Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt oder nach den auf diesen Gesetzen beruhenden Rechtsvorschriften. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, daß bei Auslagen Kostengläubiger auch derjenige Rechtsträger ist, bei dessen Behörde die Auslagen entstehen. Sie bestimmt ferner die gebührenpflichtigen Tatbestände und kann dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorsehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden."

 b) Absatz 1 Satz 1 Nr. 14 Satz 3 wird gestrichen.

 c) In § 32 wird folgender Absatz 2 a eingefügt:

 „Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen nach §§ 19 b und 20 a zu erlassen. In den Rechtsverordnungen können insbesondere Einzelheiten über den Inhalt der Luftsicherheitspläne festgelegt werden. Es kann ferner bestimmt werden, daß der Bundesminister für Verkehr von den vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen kann, soweit Sicherheitsbelange dies gestatten."

17. § 58 wird wie folgt geändert:

 a) Absatz 1 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

 „4. Luftfahrthindernisse, die nach § 15 Abs. 2 der Genehmigung bedürfen, ohne Genehmigung errichtet oder entgegen § 16 a Abs. 1 Satz 2 das Bestehen oder den Beginn des Errichtens oder Abbauens der dort genannten Anlagen nicht unverzüglich anzeigt."

b) Absatz 1 Nr. 6 erhält folgende Fassung:

„6. entgegen § 21 Abs. 1 oder § 21 a ohne die erforderliche Genehmigung Fluglinienverkehr betreibt,

6 a. entgegen § 21 Abs. 2 Satz 3 die genehmigten Flugpläne, Beförderungsentgelte oder Beförderungsbedingungen nicht einhält."

c) Absatz 1 Nr. 11 erhält folgende Fassung:

„11. den schriftlichen Auflagen einer Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 und 7, § 5 Abs. 1 und § 25 Abs. 1 oder einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1, § 20 Abs. 1, §§ 21, 22, 24 Abs. 1 oder § 27 Abs. 3, einer Zulassung nach § 19 b Abs. 1 Satz 3 und 4 oder § 20 a Abs. 1 Satz 3 und 4 oder einer Beschränkung nach § 23 a zuwiderhandelt, wenn darin ausdrücklich auf die Bußgeldvorschriften dieses Gesetzes hingewiesen war,".

d) In Absatz 1 werden folgende Nummern 4 a, 8 a und 9 a eingefügt:

„4 a. entgegen § 19 b Abs. 1 Satz 2 oder § 20 a Abs. 1 Satz 2 den Luftsicherheitsplan zur Zulassung nicht rechtzeitig vorlegt,

8 a. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 25 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 oder 3 startet oder landet,

9 a. entgegen § 29 c Abs. 2 Satz 2 und 3

a) den Zutritt zu Grundstücken, Betriebs- und Geschäftsräumen und Luftfahrzeugen sowie die Vornahme von Prüfungen nicht gestattet,

b) Unterlagen nicht vorlegt oder Auskünfte nicht erteilt,

c) die Beauftragten der Aufsichtsbehörde nicht unterstützt,".

e) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1, 3, 4, 8 a, 9, 10 bis 13 kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 2, 4 a, 5 bis 8 und 9 a mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Deutsche Mark geahndet werden."

18. § 60 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 25 Abs. 1 Satz 1 oder Satz 2 Nr. 1 startet oder landet,".

b) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. entgegen § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2 oder 3 dort bezeichnete Gegenstände mitführt;

5 a. entgegen § 27 Abs. 1 Satz 3 Funkgeräte ohne Erlaubnis mitführt."

### Artikel 2

(1) Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Mai 1968 (BGBl. I S. 397), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 werden die Nummern 12 und 13 gestrichen.

2. In § 2 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Werden dem Luftfahrt-Bundesamt Aufgaben der fachlichen Untersuchung von Störungen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen, der Verhütung von Luftfahrzeugunfällen sowie des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge übertragen, untersteht der Untersuchungsreferent beim Luftfahrt-Bundesamt der unmittelbaren Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr."

(2) Das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-3 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch § 102 des Gesetzes vom 24. August 1976 (BGBl. I S. 2485), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 werden folgende neue Nummern 10 und 11 eingefügt:

„10. das Verlangen nach § 16 a Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, zur Sicherung des Luftverkehrs die Kennzeichnung von Bauwerken und anderen Gegenständen im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes zu dulden, auszusprechen;

11. die Entgegennahme von Anzeigen nach § 16 a Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes und deren Weiterleitung an die beteiligten Behörden."

2. § 5 Abs. 9 wird gestrichen.

(3) In § 30 Abs. 1 Nr. 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1177), wird das Wort „und" durch einen Beistrich ersetzt und folgende Nummer 2 a eingefügt:

„2 a. für das Verfahren bei Erteilung, Verlängerung, Erneuerung, Rücknahme oder Widerruf einer Erlaubnis für Luftfahrer oder sonstiges Luftfahrtpersonal nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes oder der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften und"

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die aufgrund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

Artikel 4

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Luftverkehrsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 5

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

(2) §§ 19 b und 20 a treten zu dem Zeitpunkt in Kraft, der in den Rechtsverordnungen bestimmt ist, die nach § 32 Abs. 2 a in der Fassung des Artikels 1 Nr. 16 Buchstabe c dieses Gesetzes erlassen werden.

## Begründung

### I. Allgemeines

Die Novellierung enthält zum einen Vorschriften zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, zum anderen eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen, die sich aufgrund der bisherigen Praxis beim Vollzug luftrechtlicher Vorschriften als notwendig erwiesen haben.

**Zum Bereich Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs**

Die Bedrohung der Sicherheit des Luftverkehrs besteht fort. Gewaltsame kriminelle Angriffe, insbesondere Flugzeugentführungen, Sprengstoffanschläge gegen Flugzeuge in der Luft und am Boden sowie den Luftverkehr beeinträchtigende Anschläge auf Flughäfen gegen Personen und Sachen gilt es, soweit wie möglich, dauerhaft durch präventive Sicherheitsvorkehrungen zu verhindern. Repressive Maßnahmen allein reichen nicht aus. Bereits im Jahre 1971 hatte der Gesetzgeber durch das 11. Strafrechtsänderungsgesetz den neuen Straftatbestand des Angriffs auf den Luftverkehr in das Strafgesetzbuch eingefügt, § 316 c StGB. Für die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen sind ausreichende und eindeutige Rechtsgrundlagen erforderlich, die das geltende Recht noch nicht zur Verfügung stellt, deren Schaffung auch nach den Erfahrungen der Praxis geboten und vom Bundestag gefordert worden ist (vgl. Drucksachen VI/1478, VI/2721).

Nach geltendem Recht werden gegenwärtig die Fluggast- und Gepäckkontrollen, die das Kernstück der Sicherheitsvorkehrungen darstellen, auf der privatrechtlichen Grundlage der Beförderungsbedingungen der Luftfahrtunternehmen durchgeführt. Im Interesse der Rechtsstaatlichkeit und der Effektivität der Sicherheitsmaßnahmen schafft § 29 d des Entwurfs insoweit die erforderlichen hoheitlichen Befugnisse.

Der Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs erfordert ferner, daß die Flugplatzhalter und Luftfahrtunternehmen selbst einen gewissen präventiven Grundschutz in baulicher, technischer und personeller Hinsicht übernehmen. Eine solche Mitwirkung der Unternehmen ist nur teilweise schon gegenwärtig gegeben. Eine derartige Verpflichtung besteht nach geltendem Recht nicht. Der Entwurf enthält in §§ 19 b und 20 a entsprechende Normen, die konkrete Mitwirkungspflichten der Flugplatzhalter und Luftfahrtunternehmen bei der Gefahrenabwehr schaffen. Hierbei handelt es sich um Pflichten, die eng mit dem Betrieb der Unternehmen verbunden sind und diesen auch mit Rücksicht darauf auferlegt werden, daß der Schutz des Luftverkehrs sowohl im öffentlichen als auch im eigenen Interesse der Unternehmen liegt.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes beruht auf Artikel 73 Nr. 6 GG. Der darin verwendete Begriff „Luftverkehr" umfaßt sämtliche mit dem Flugwesen unmittelbar zusammenhängenden Tätigkeiten und Anlagen; hierzu gehört insbesondere auch die Sicherheit des Luftverkehrs. Da der Bund die Gesetzgebungskompetenz auf dem Gebiet des Luftverkehrs und damit auch für den Bereich des Schutzes vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs besitzt, kann er auch die in diesen Bereich fallenden Vorschriften zur Abwehr von Gefahren erlassen. Dies ist für andere Rechtsgebiete vom Bundesverfassungsgericht mehrfach entschieden worden.

Das Gesetz wird in diesem Teil für die öffentlichen Haushalte keine Mehrkosten verursachen. Es schafft lediglich neue ausreichende Rechtsgrundlagen, ohne daß der tatsächliche Umfang der Sicherungsaufgaben kostenwirksam erhöht wird. Durch die den Flughäfen und Luftfahrtunternehmen in den §§ 19 b und 20 a auferlegten Eigensicherungspflichten entstehen diesen Mehrkosten, die jedoch wirtschaftlich vertretbar sind. Eine Abwälzung auf die Entgelte für die Benutzung der Flughäfen und für die Beförderung durch die Luftfahrtunternehmen ist möglich und kann zu einer entsprechenden Mehrbelastung für die Nutzer führen. Insgesamt sind die Eigensicherungspflichten nicht unverhältnismäßig; sie halten sich im Rahmen der Artikel 12 und 14 GG. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau sind nicht zu erwarten.

**Zu den sonstigen Änderungen**

Der Entwurf beschränkt sich im wesentlichen auf Änderungen, die, wie die bisherige Praxis beim Vollzug des Luftverkehrsgesetzes gezeigt hat, aus Sicherheitsgründen dringend geboten sind. Das gilt insbesondere für die §§ 16 a und 18 a. Wegen der in diesem Teil anfallenden Kosten vgl. zu Artikel 1 Nr. 5 und 6 .

### II. Zu den einzelnen Vorschriften

**Zu Artikel 1**

Zu Nummer 1

Sicherheitsgründe stehen einer Ausnahme der Startwinden von der Zulassungspflicht nicht entgegen. Die Ausnahme führt zur Verwaltungsvereinfachung und entspricht § 6 Nr. 8 LuftVZO.

Zu Nummer 2

Anpassung an die Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 9. Januar 1976 (BGBl. I S. 53).

Zu Nummer 3

Redaktionelle Änderung in Anpassung an die Verordnung über Luftfahrtpersonal.

Zu Nummer 4

Durch die Änderung wird der Geltungsbereich des § 11 auf alle Flugplätze ausgedehnt. Die bisherige Fassung des § 11 bezog sich ihrem Wortlaut nach nur auf Flughäfen. Dem lag jedoch ein Redaktionsversehen zugrunde. Im Hinblick auf die neuere Rechtsprechung, nach der sich § 11 nur auf Flughäfen bezieht, ist eine Klarstellung geboten.

Zu Nummer 5

Die Änderung ist im Interesse der Luftsicherheit, insbesondere der Flüge im Dienste der Landesverteidigung, dringend geboten. Im militärischen Flugbereich sind in der Zeit vom 1. Januar 1974 bis 10. Mai 1977 22 Unfälle durch Einfliegen in Freileitungen und Kabel verursacht worden, die sich durch geeignete Kennzeichnung hätten vermeiden lassen. Da die Kennzeichnung trotz Kostenerstattung vielfach auf Schwierigkeiten stößt, bedarf es einer Duldungspflicht durch die Eigentümer und sonstigen Berechtigten. Sie beschränkt sich auf Objekte, insbesondere in Tieffluggebieten, die für den Luftverkehr eine besondere Gefährdung darstellen. Soweit das Kennzeichnungsverlangen von den Streitkräften ausgeht, fallen die Kosten dem Verteidigungshaushalt zur Last. Nach den nur möglichen groben Schätzungen werden hierfür jährlich bis zu 1 Million DM veranschlagt.

Der Duldungspflicht muß bei bestimmten Objekten die in Satz 2 normierte Anzeigepflicht entsprechen. Diese Objekte sind häufigen Änderungen unterworfen und stellen daher wegen des Überraschungseffektes eine besondere Gefährdung dar.

Zu Nummer 6

Die Vorschrift soll Störungen von Bodenfunknavigations- und Radareinrichtungen der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) durch Bauwerke verhindern. Da solche Störungen die Funktionsfähigkeit von Flugsicherungseinrichtungen in Frage stellen können, bilden sie eine erhebliche Gefährdung für die Flugsicherheit. Rechtliche Möglichkeiten, dies zu verhindern, bestehen bisher nicht. Die Fälle sind selten, lassen sich aber andererseits nicht näher konkretisieren, wie etwa durch eine räumlich begrenzte Umschreibung eines Schutzbereiches. Für die Erfassung störender Bauwerke wird daher auf den Einzelfall abzustellen sein, und zwar ohne Rücksicht darauf, wo sich die Flugsicherungseinrichtungen oder das störende Bauwerk befindet.

Ein umfassendes Meldeverfahren für Bauvorhaben erscheint praktisch nicht durchführbar. Absatz 1 wird daher durch Verwaltungsvorschriften zu ergänzen sein, um praktischen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Absatz 2 enthält eine notwendige Duldungspflicht gegenüber Maßnahmen der BFS, wie sie in bezug auf die Hindernisfreiheit bei Flugplätzen bereits besteht. Die Vorschrift hat Ausnahmecharakter. Die BFS wird von ihr nur nach sorgfältiger Prüfung der Frage Gebrauch machen, ob die Störung auf andere Weise als den Eingriff in das Eigentum behoben werden kann.

Die Entschädigungsverpflichtung trifft nach den Änderungen zu § 19 den Bund. Hinsichtlich der Höhe für die hierdurch entstehenden Kosten ist von einem Betrag von höchstens 200 000 DM pro Jahr für die Zeit von 1980 bis 1985 auszugehen.

Diese Entschädigungsleistungen liegen wesentlich niedriger als die Kosten, die aufzuwenden wären, um durch Bauwerke gestörte Flugsicherungseinrichtungen an anderer Stelle neu zu errichten.

Zu Nummer 7

Folgeänderung zu § 18 a.

Zu Nummer 8

Die Vorschrift normiert Verpflichtungen als eigenen Beitrag der Flughafenunternehmer, die zur Sicherung des Flughafenbetriebs insbesondere im Hinblick auf den Schutz vor Gefahren für die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs erforderlich sind. Da angesichts der anhaltenden Gefahrenlage präventive Maßnahmen auf Dauer geboten sind, müssen die von den Flughafenunternehmern zu errichtenden Bauwerke, Räume und Einrichtungen so angelegt sein, daß sie derartige Vorkehrungen ermöglichen. Absatz 1 Nr. 1 verlangt daher eine entsprechende bauliche Gestaltung. Die Vorschrift umfaßt auch die Verpflichtung, die für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen und Einrichtungen zur Durchführung von Maßnahmen gemäß § 29 d Abs. 3 benötigten Flächen und Räume zweckgerecht bereitzustellen und vorzuhalten. Ausgenommen hiervon sind Geräte zur Überprüfung von Fluggästen und der von diesen mitgeführten Gegenstände.

Soweit die Errichtung und der Betrieb von Überprüfungsanlagen nicht den Luftfahrtbehörden obliegen, bestimmt Nummer 2 dies zu einer Aufgabe der Flughafenunternehmer. Sie haben ferner die zu überprüfenden Gegenstände sicher zu transportieren und zu lagern. Die Regelung bezieht sich sowohl auf Gegenstände, die Maßnahmen nach § 29 d Abs. 3 unterliegen wie auch auf diejenigen, die von den Flughafenunternehmern selbst gemäß Nummer 2 zu überprüfen sind.

Nummer 3 verpflichtet den Flughafenunternehmer, Zugangskontrollen für bestimmte Bereiche durchzuführen. Der Zugang zu sicherheitsempfindlichen Bereichen setzt eine besondere, vom Flughafenunternehmer zu erteilende Berechtigung voraus.

In dem gemäß Absatz 1 Satz 2 von den Flughafenunternehmern aufzustellenden Luftsicherheitsplan wird die Konkretisierung der vorgegebenen Eigensicherungspflichten über die nach § 32 Abs. 2 a vorgesehene Rechtsverordnung hinaus entsprechend den örtlichen Gegebenheiten vorgenommen. Zugleich erhöht der Luftsicherheitsplan die Effizienz der vom Flughafenunternehmer zu treffenden Sicherungsvorkehrungen und erleichtert ihre Überwachung. Der Luftsicherheitsplan unterliegt der Zulassung durch die Genehmigungsbehörde. Ihr wird die Möglichkeit eingeräumt, die Zulassung mit detaillierten Nebenbestimmungen zu versehen und ggf. nachträgliche Auflagen anzuordnen, z. B. wenn dies im Zuge tech-

nischer Entwicklungen aus Gründen der Sicherheit des zivilen Luftverkehrs angezeigt ist.

§ 19 b gilt in erster Linie für Verkehrsflughäfen, weil hier die Gefahrenlage Sicherheitsmaßnahmen unumgänglich macht. Wegen erhöhten Verkehrsaufkommens oder auch aus anderen Gründen kann es jedoch geboten sein, daß vom Flugplatzhalter auch auf anderen Flugplätzen als Verkehrsflughäfen Sicherheitsmaßnahmen nach Absatz 1 durchgeführt werden müssen. Deshalb sieht Absatz 2 die Möglichkeit für eine solche Erstreckung vor.

Absatz 3 lehnt sich mit der Regelung über die Vergütung für die Bereitstellung von Dienst- und Aufenthaltsräumen für das bei Kontrollen hoheitlich tätige Personal an die bestehende Regelung des § 29 a Satz 1 an, indem nur die Selbstkosten verlangt werden können. Im übrigen haben die Verpflichteten die entstehenden Kosten selbst zu tragen.

Zu Nummer 9

Ebenso wie die Flugplatzhalter werden auch die Luftfahrtunternehmen bestimmten Eigensicherungspflichten unterworfen.

§ 20 a Abs. 1 Nr. 1 bezieht sich nicht auf die gemäß § 29 d Abs. 2 und 3 hoheitlich durchzuführenden Maßnahmen, sondern allein auf die dem Luftfahrtunternehmen obliegende Abfertigung von Fluggästen und die Behandlung von Reisegepäck oder anderen Gegenständen. Hierzu gehören beispielsweise Flugscheinkontrollen und Maßnahmen zur Gepäckidentifizierung. Art und Umfang dieser Sicherungsvorkehrungen werden im Luftsicherheitsplan nach Satz 2 zu regeln sein.

Nummer 2 entspricht § 19 b Abs. 1 Nr. 3. Die Verpflichtung zu Zugangskontrollen trifft das Luftfahrtunternehmen für die in seiner Verantwortung stehenden Bereiche, wobei dafür Sorge zu tragen ist, daß die sicherheitsempfindlichen Zonen, die in den Sicherheitsplänen auszuweisen sein werden, nur von hierzu besonders berechtigten Personen betreten werden.

Zusätzlich müssen abgestellte Luftfahrzeuge nach Nummer 3 unberechtigtem Zutritt sowie gegen das Verbringen verdächtiger Gegenstände an Bord gesichert werden.

Absatz 1 Satz 2 entspricht § 19 b Abs. 1 Satz 2. Luftsicherheitspläne sind für Luftfahrtunternehmen in gleichem Maße erforderlich wie für Flugplatzhalter.

Absatz 2 dehnt den Geltungsbereich der Vorschrift für deutsche Luftfahrtunternehmen auch auf den Betrieb ihrer Luftfahrzeuge im Ausland aus. Dies gebietet die Sicherheitslage in gleichem Maße wie beim Betrieb innerhalb der Bundesrepublik Deutschland, zumal möglicherweise die von ausländischen Stellen vorgenommenen Sicherheitsmaßnahmen nicht stets dem in der Bundesrepublik Deutschland üblichen Standard entsprechen.

Der Geltungsbereich für ausländische Luftfahrtunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland ist ebenso geboten wie für deutsche Luftfahrtunternehmen im Ausland. Im Hinblick auf die unterschiedlichen Gegebenheiten bei der Unternehmensgenehmigung ist auf sie jedoch nur eine sinngemäße Anwendung möglich.

Absatz 3 entspricht § 19 b Abs. 2. Bei einer Ausdehnung der Sicherungsmaßnahmen auf andere Flugplätze als Flughäfen müssen auch für die Luftfahrtunternehmen entsprechende Verpflichtungen gelten.

§ 20 a bezieht sich grundsätzlich nur auf Luftfahrtunternehmen, die Luftfahrzeuge von einer bestimmten Größe ab betreiben, da im allgemeinen nur insoweit ein Sicherheitsrisiko besteht, das Eigensicherungspflichten rechtfertigt. Die Grenze wird aus verwaltungstechnischen Gründen bei 5,7 t Gewicht gezogen. Durch Absatz 4 können in Ausnahmefällen auch die Halter anderer Luftfahrzeuge erfaßt werden.

Zu Nummer 10

Die Änderungen zu § 21 dienen im wesentlichen der Klarstellung.

*Zu Buchstabe a*

Die Ergänzung des Absatzes 1 erfolgt in Anlehnung an die Bestimmungen der Preisangabeverordnung.

Mit Absatz 1 Satz 4 wird der in § 64 Satz 3 LuftVZO enthaltene Hinweis dahingehend präzisiert, daß auch eine Änderung der Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen von der Genehmigungspflicht umfaßt ist.

*Zu Buchstabe b*

In Absatz 2 Satz 2 Nr. 1 wird klargestellt, daß eine Beförderungspflicht nur besteht, wenn die genehmigten Fluglinientarife entrichtet werden.

*Zu Buchstabe c*

Die Einfügung des Absatzes 2 Satz 3 erfolgt im Hinblick auf die immer zahlreicher werdenden Verstöße insbesondere gegen die Fluglinientarife, die es notwendig erscheinen lassen, die sich bereits aus der Genehmigungsbedürftigkeit der Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen ergebende Pflicht zu deren Einhaltung neben der Betriebspflicht (Satz 1) und Beförderungspflicht (Satz 2) ausdrücklich gesetzlich zu normieren. Dieser Ergänzung des Pflichtenkatalogs waren die Befreiungsmöglichkeiten des Absatzes 3 Satz 1 entsprechend anzugleichen.

*Zu Buchstabe d*

Die Ergänzung dient den Bedürfnissen der Praxis. Die bisherige Fassung erlaubt es nicht, im Einzelfall einen Flug aus wirtschaftlichen Erwägungen ausfallen zu lassen. Dies wird durch die Neufassung ermöglicht. Durch den Genehmigungsvorbehalt und die Bindung der Genehmigungsbehörde an die öffentlichen Verkehrsinteressen wird ein Mißbrauch ausgeschlossen.

Zu Nummer 11

Die Vorschriften der §§ 20 und 21 können nur auf inländische Luftfahrtunternehmen unmittelbare Anwendung finden. Mit der Einfügung dieser neuen Vorschrift werden im Interesse der Sicherheit und

Ordnung des Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland auch ausländische Luftfahrtunternehmen, die von und nach der Bundesrepublik Deutschland Luftverkehr betreiben wollen, bezüglich der Voraussetzungen hierfür ausdrücklich deutschem Recht unterstellt.

Zu Nummer 12

§ 25 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 entsprechen der bisherigen Regelung. Die neue Nummer 3 stellt klar, daß Starts und Landungen auch dann der Regelung des § 25 Abs. 1 Satz 2 unterliegen, wenn sie von Betriebsbeschränkungen betroffen werden. Da Betriebsbeschränkungen, meist aus Gründen des Umweltschutzes, nicht einheitlich für alle Luftfahrzeuge verfügt zu werden brauchen, fallen die Zeiten der Betriebsstunden nach Nummer 2 nicht mit den Betriebsbeschränkungszeiten nach Nummer 3 zusammen. Im übrigen redaktionelle Änderungen im Zusammenhang mit der Änderung zu § 60 Abs. 1 Nr. 4; vgl. dort.

Zu Nummer 13

Das Mitführen von Waffen ist nach der geltenden Fassung des § 27 wie das der Funkgeräte von einer besonderen Erlaubnis abhängig. Diese Vorschrift hat sich im Hinblick auf die andauernde Gefahrenlage im Luftverkehr als zu eng erwiesen. Für das Mitführen von Waffen gilt daher grundsätzlich ein Verbot, während sich ihre Beförderung nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter richtet. Das Verbot des Mitführens kann nicht auf Waffen beschränkt bleiben, sondern wird auf andere Gegenstände oder Stoffe ausgedehnt, deren Mitführung einen ähnlichen Gefährdungsgrad wie Waffen mit sich bringen kann. Die Vorschriften nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter bleiben davon unberührt, weil nach diesem Gesetz nur solche Regelungen getroffen werden können, die sich auf die von diesen Stoffen aufgrund ihrer natürlichen Eigenschaften ausgehende Gefahrenlage beziehen. Dagegen deckt das Gesetz nicht die Tatbestände ab, in denen diese Gegenstände und Stoffe als Tatmittel verwendet werden sollen.

Zu Nummer 14

§ 29 c enthält eine grundsätzliche Regelung der Aufsicht über die Inhaber von Erlaubnissen, Genehmigungen, Anerkennungen und Zulassungen nach dem LuftVG und seinen Durchführungsvorschriften. Sie ist weitgehend vergleichbaren Vorschriften (§§ 52, 62 Immissionsschutzgesetz) nachgebildet und stellt die Befugnisse der Aufsichtsbehörden klar. Die Einführung dieser Vorschrift füllt eine Lücke und entspricht Anregungen, die im Zusammenhang mit dem Pan-International-Unfall gemacht worden sind.

Der sachliche Geltungsbereich der Vorschrift wird sich auf solche Tatbestände beschränken, in denen Zulassungen, Erlaubnisse, Genehmigungen und Anerkennungen auf Dauer erteilt worden sind und mit denen ein Unternehmensbetrieb oder eine vergleichbare Einrichtung verbunden ist, die ihrer Natur nach einer Aufsicht unterworfen werden kann und nach den Erfahrungen der Praxis auch unterworfen werden muß. Aus diesem Grunde nimmt Absatz 4 ausdrücklich Erlaubnisse für Luftfahrtpersonal aus.

Die Befugnisse der Aufsichtsbehörde nach § 29 c sind Ausfluß der dieser Aufsicht zugrundeliegenden Erlaubnisse, Genehmigungen, Anerkennungen und Zulassungen. Davon zu trennen ist der generelle luftpolizeiliche Tatbestand nach § 29 Abs. 1 Satz 1. Die Zuständigkeit der Luftaufsichtsbehörde im Falle einer konkreten Gefahrenabwehr bleibt unberührt.

§ 29 d weist den Schutz vor kriminellen Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (Flugzeugentführungen und Sabotageakte), insbesondere auf den Flugverkehr, die Verkehrsmittel und die dem Luftverkehr dienenden Bodenanlagen ausdrücklich als Aufgabe der Luftfahrtbehörden aus (Absatz 1) und schafft die zur Wahrnehmung dieser Aufgabe erforderlichen hoheitlichen Befugnisse (Absätze 2, 3 und 4). Die Aufgabenzuweisung beinhaltet nicht die Sicherung der Luftfahrteinrichtungen und Luftfahrtobjekte sowie der Kontrollvorgänge durch notwendigerweise bewaffnete Polizei-Kräfte.

Durch die Einführung des § 29 d wird eine Trennung zwischen der Abwehr betriebsbedingter Gefahren (§ 29) und der Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs (§ 29 d) vollzogen; diese Verselbständigung der Regelung über die Abwehr äußerer Gefahren, die sich auch in § 31 Abs. 1 Nr. 19 niederschlägt, verdient aus systematischen Gründen und mit Rücksicht auf die traditionelle Zielsetzung der „Luftaufsicht" in § 29 den Vorzug.

Durch Absatz 1 Satz 2 wird die Möglichkeit geschaffen, daß die Luftfahrtbehörden die Aufgabe der Abwehr äußerer Gefahren nicht unmittelbar selbst wahrnehmen, sondern sie auf andere Stellen mit den erforderlichen Befugnissen übertragen.

§ 29 d Absatz 2 Satz 1 räumt den Luftfahrtbehörden die Befugnis ein, im Bereich der dem Luftverkehr dienenden Einrichtungen, Anlagen und Flächen sowie des Luftraumes hoheitliche Maßnahmen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs zu treffen. Die Luftfahrtbehörden können nach pflichtgemäßem Ermessen entscheiden, welche Maßnahmen zur Erfüllung der sich aus Absatz 1 Satz 1 ergebenden Aufgabe erforderlich und geeignet sind (Grundsatz der Verhältnismäßigkeit). Einer solchen Generalklausel bedarf es insbesondere, um auch für unvorhersehbare Sachverhalte die erforderlichen Befugnisse zur Verfügung zu stellen.

Absatz 2 Satz 2 sowie die Absätze 3 und 4 enthalten die wesentlichen speziellen Eingriffsbefugnisse, die auf das aus Sicherheitsgründen unverzichtbare Maß beschränkt werden. Das Kernstück der besonderen Befugnisse besteht darin, daß die Luftfahrtbehörden Personen, die die Kontrolle verweigern oder die anderen Voraussetzungen der Ziffern 1 bis 3 erfüllen, grundsätzlich nur vom Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen der Flugplätze und damit von der Beförderung ausschließen können.

Nach Absatz 3 haben die Luftfahrtbehörden aufgegebenes Gepäck, aber auch andere Gegenstände, die nicht von Fluggästen oder sonstigen Personen mitgeführt werden, zu durchsuchen, zu durchleuchten

oder — unter anderem im Wege der Simulation der Flugbedingungen in einer Unterdruckkammer – auf das Vorhandensein von explosionsgefährlichen Stoffen zu überprüfen.

Bei bestimmten Gefahrensituationen kann es notwendig werden, die Sicherheitsmaßnahmen nach Absatz 2 und 3 in den Betriebs- und Geschäftsräumen der Unternehmen durchzuführen. Zusätzlich zu den Befugnissen nach Absatz 2 und 3 muß daher ein verfassungskonform ausgestaltetes Recht zum Betreten und zur Besichtigung dieser Räume normiert werden. Der Sachzweck verlangt keine Durchsuchung; eine derartige Befugnis wird deshalb in der Vorschrift nicht vorgesehen.

Absatz 5 knüpft an die Regelung in Absatz 1 Satz 2 an; er soll sicherstellen, daß Personen, die nicht Beamte sind, die ihnen übertragenen Aufgaben gewissenhaft erfüllen.

Unberührt bleiben die Aufgaben und Befugnisse der allgemeinen Polizei (Absatz 6), beispielsweise bei akuter Gefahrenlage die erforderlichen Sofortmaßnahmen durchzuführen, wenn und soweit die Luftfahrtbehörde hierzu nicht in der Lage sind. Der Polizei obliegt u. a. auch die Aufgabe, die allgemein zugänglichen Bereiche auf Flughäfen durch Streifengänge zu sichern.

§ 29 e bildet eine notwendige Ergänzung im Hinblick auf die neuen §§ 29 c und 29 d.

### Zu Nummer 15

*Zu Buchstabe a*

Redaktionelle Anpassung.

*Zu Buchstabe b*

Die Wahrung der Aufgaben und Befugnisse nach § 29 d ist Teil der Luftfahrtverwaltung (Artikel 87 d GG). Es ist zweckmäßig und entspricht zum Teil der bisherigen Praxis, wenn hierfür die Zuständigkeit von Landesbehörden im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung vorgesehen wird.

### Zu Nummer 16 a

Die Erwähnung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt in Satz 1 dient der Klarstellung im Hinblick auf die im Zusammenhang mit diesem Gesetz anfallenden Kostentatbestände.

Die ausdrückliche Anführung der Begriffe „Prüfungen" und „Untersuchungen" verdeutlicht, daß für Aufsichtsmaßnahmen im Rahmen des § 29 c Gebühren erhoben werden können.

Die neugefaßte Kostenermächtigung entspricht den Anforderungen der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. Danach können die bisher in der Ermächtigungsnorm festgelegten Höchstbeträge entfallen. Vergleichsweise Ermächtigungen finden sich in § 37 des Sprengstoffgesetzes vom 13. September 1976 (BGBl. I S. 2737) und § 12 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 10. Mai 1978 (BGBl. I S. 613).

### Zu Nummer 16 b

Die neugefaßte Kostenermächtigung in Nummer 13 soll auch für Nummer 14 gelten. Das ist durch die Verweisung in Nummer 14 Satz 2 abgedeckt. Nummer 14 Satz 3 ist daher zu streichen.

### Zu Nummer 16 c

Die in den §§ 19 b und 20 a normierten Eigensicherungspflichten der Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften bedürfen der Konkretisierung. Es ist nicht möglich, sämtliche Einzelheiten im Gesetz selbst zu regeln. Das gilt insbesondere für den Inhalt der Luftsicherheitspläne. Im Hinblick auf unterschiedliche Erscheinungsformen von Gewaltakten im Luftverkehr und auf die notwendige Anpassung an die Richtlinien und Empfehlungen nach Anhang 17 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ist eine gewisse Flexibilität beim Erlaß von Vorschriften erforderlich, die nur durch die Form der Rechtsverordnung erreicht werden kann. Der neue Absatz 2 a sieht daher eine entsprechende Ermächtigung vor. Die Ermächtigung umfaßt auch die Möglichkeit, Ausnahmen von den vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen zuzulassen, soweit die Lagebeurteilung aufgrund der zur Verfügung stehenden Erkenntnisse im nationalen und internationalen Bereich dies rechtfertigt.

### Zu Nummer 17

*Zu Buchstabe a*

Die durch § 16 a eingefügte Anzeigepflicht wird durch die Vorschrift bußgeldbewehrt. Wegen der Bedeutung des § 16 a für die Sicherheit des Luftverkehrs ist eine Bußgeldbewehrung geboten.

*Zu Buchstabe b*

Die Tatbestandsergänzung in § 58 Abs. 1 Nr. 6 berücksichtigt die zu dieser Vorschrift ergangene Rechtsprechung, wonach Verstöße gegen die genehmigten Fluglinientarife nicht als Betreiben von ungenehmigtem Fluglinienverkehr, sondern lediglich als Zuwiderhandlung gegen Auflagen der Genehmigung im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG zu werten sind. Sie soll sicherstellen, daß künftig auch Verstöße gegen die genehmigten Flugpläne, Beförderungsbedingungen und insbesondere Fluglinientarife angemessen geahndet werden können.

*Zu Buchstabe c*

Als Folgeänderung zu den neuen §§ 19 b und 20 a wurden Zuwiderhandlungen gegen die im Zusammenhang mit der Zulassung von Luftsicherheitsplänen erteilten Auflagen in § 58 Abs. 1 Nr. 11 aufgenommen.

*Zu Buchstabe d*

Die Einfügung der Nummern 4 a und 9 a sind Folgeänderungen zu §§ 19 b, 20 a und 29 c. Die Nichtbeachtung dieser Normen muß bußgeldbewehrt werden.

Verstöße gegen § 25 Abs. 1 waren bisher nach § 60 Abs. 1 Nr. 4 ausschließlich Straftatbestände. Nach

den Erfahrungen der Praxis ist dies jedoch nur bei dem Tatbestand des § 25 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 geboten. Bei den übrigen Tatbeständen ist eine Bußgeldbewehrung ausreichend. Dem entspricht die neue Nummer 8 a.

*Zu Buchstabe e*

Die Erhöhung des Bußgeldrahmens in Absatz 2 berücksichtigt die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung und soll eine angemessene Ahndung der Ordnungswidrigkeiten ermöglichen.

Zu Nummer 18

*Zu Buchstabe a*

Die Änderung ergibt sich einerseits aus der Neufassung der §§ 25 und 58 Abs. 1 Nr. 8 a und trägt andererseits der entsprechend dem unterschiedlichen Unrechtsgehalt gebotenen Differenzierung der Tatbestände als Straftat und Ordnungswidrigkeit Rechnung.

*Zu Buchstabe b*

Die Neufassung ist eine Folgeänderung zur Neufassung des § 27 Abs. 1.

**Zu Artikel 2**

Zu Absatz 1

Wesentlicher Zweck der fachlichen Untersuchung von Flugunfällen und sonstigen Störungen des Luftverkehrs ist die Verhütung künftiger Unfälle. Die Flugunfalluntersuchung hat vor allem zu ermitteln, inwieweit Unfälle oder Störungen durch Mängel in den verschiedenen Fachbereichen der Luftfahrt oder durch menschliches Fehlverhalten verursacht werden. Dabei ist nicht auszuschließen, daß Zulassungs-, Genehmigungs-, Erlaubnis- oder Aufsichtsbehörden der Luftfahrtverwaltung durch Handlungen oder Unterlassungen ursächlich am Unfallgeschehen beteiligt sein können.

Der angeführte Untersuchungszweck, einschlägige internationale Regelungen in Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt sowie die notwendige Anpassung an Organisationsmodelle vergleichbarer anderer Staaten erfordern eine fachlich unabhängige Durchführung der Untersuchung von Flugunfällen und sonstigen Betriebsstörungen, um verwaltungsinterne Einwirkungen auf die Unfalluntersuchung auszuschließen und Interessenkonflikte zu vermeiden.

Die bisher verwaltungsintern festgelegte fachliche Unabhängigkeit des Untersuchungsreferenten beim LBA soll durch eine gesetzliche Regelung verstärkt werden. Daher ist im Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt selbst die fachliche Einbindung der Flugunfalluntersuchung und -verhütung in das LBA zu lockern und die Unterstellung des Untersuchungsreferenten unter die unmittelbare Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr vorzusehen. Das gleiche gilt wegen des engen Sachzusammenhangs auch für den Such- und Rettungsdienst.

Der Bundesminister für Verkehr beabsichtigt, mit Inkrafttreten des Gesetzes diese Aufgaben durch Organisationserlaß dem LBA zu übertragen.

Zu Absatz 2 Nr. 1

Die Vorschrift bestimmt die Behörde, die über die Duldung der Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen zu entscheiden sowie die Anzeigen über Luftfahrthindernisse entgegenzunehmen und den sonst zu beteiligenden Stellen weiterzuleiten hat. Nach dem Sachzusammenhang ist die Bundesanstalt für Flugsicherung hierfür am geeignetsten. Die Vorschrift ist eine Folgeänderung zu dem neu eingefügten § 16 a.

Zu Absatz 2 Nr. 2

Der Deutsche Bundestag hat bei der Verabschiedung des Verwaltungsverfahrens-Gesetzes in einer Entschließung u. a. ausgeführt, daß Gesetze und Rechtsverordnungen des Bundes von allen verwaltungsverfahrensrechtlichen Sonderregelungen zu befreien sind, die nicht durch zwingende Gründe gerechtfertigt werden. § 5 Abs. 9 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung entspricht § 91 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Die Vorschrift sollte daher aufgehoben werden.

Zu Absatz 3

Die Vorschrift ermöglicht es, Eintragungen in dem Verkehrszentralregister durch die Erlaubnisbehörden für Luftfahrtpersonal zu berücksichtigen. Dies entspricht einem erheblichen Bedürfnis in der Praxis. Das gilt insbesondere für die nach § 31 Abs. 2 Nr. 1 für Erlaubniserteilung tätigen Luftfahrtbehörden der Länder. Von Länderseite ist daher wiederholt die Forderung nach einer Ergänzung des § 30 des Straßenverkehrs-Gesetzes erhoben worden.

**Zu Artikel 3**

Übliche Berlin-Klausel.

**Zu Artikel 4**

Die zahlreichen, seit der letzten Bekanntmachung des Luftverkehrsgesetzes (BGBl. 1968 S. 1113) erfolgten Änderungen lassen eine Neubekanntmachung geboten erscheinen.

**Zu Artikel 5**

Übliche Klausel für das Inkrafttreten. Für das Inkrafttreten der §§ 19 b und 20 a sind jedoch Übergangsregelungen geboten.

Anlage 2

# Stellungnahme des Bundesrates

1. **Artikel 1 nach Nummer 4 und nach Nummer 5** (§§ 12, 14, 17 LuftVG)

   a) In Artikel 1 sind nach Nummer 4 folgende Nummern 4 a bis 4 c einzufügen:

   ‚4 a. In § 12 Abs. 2 werden folgende Sätze angefügt:

   „Die Zustimmung der Luftfahrtbehörden gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde verweigert wird. Die Luftfahrtbehörden können die Frist durch Erklärung gegenüber der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde bis zu zwei Monaten verlängern, wenn dies zur fachlichen Beurteilung erforderlich ist."

   4 b. In § 12 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

   „Absatz 2 Satz 2 und 3 gilt entsprechend."

   4 c. In § 14 Abs. 1 werden die Worte „§ 12 Abs. 4"

   durch die Worte

   „§ 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4" ersetzt.'

   b) In Artikel 1 ist nach Nummer 5 folgende Nummer 5 a einzufügen:

   ‚5 a. § 17 Satz 2 erhält folgende Fassung:

   „Auf den beschränkten Bauschutzbereich sind § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 und Abs. 4 und die §§ 13, 15 und 16 singemäß anzuwenden."'

   Begründung zu a) und b)

   Maßnahmen zur Beschleunigung des Baugenehmigungsverfahrens sowie zum Abbau von Investitionshemmnissen im Baubereich sind seit einiger Zeit Gegenstand eingehender Untersuchungen und entsprechender Maßnahmen bei Bund und Ländern. Als ein wesentlicher Verzögerungsfaktor hat sich die Beteiligung anderer Behörden und Stellen im Baugenehmigungsverfahren herausgestellt. Zur Beschleunigung des Baugenehmigungsverfahrens ist deshalb dringend geboten, die zügige Bearbeitung durch die nach dem Luftverkehrsgesetz beteiligten Luftfahrtbehörden — mittelbar auch durch die Bundesanstalt für Flugsicherung (§ 31 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz) — dadurch sicherzustellen, daß die Baugenehmigungsbehörde von der erforderlichen Zustimmung der Luftfahrtbehörden ausgehen kann, wenn diese innerhalb einer bestimmten Frist nicht die Zustimmung verweigern. Durch die vorgesehene Möglichkeit der Verlängerung der Zweimonatsfrist um weitere zwei Monate ist dem Sicherheitsbedürfnis bei fachlich schwierigen Prüfungen Rechnung getragen.

2. **Artikel 1 Nr. 5** (§ 16 a LuftVG)

   In § 16 a Abs. 1 Satz 1 sind die Worte „der Luftfahrtbehörden" und in Satz 2 die Worte „den Luftfahrtbehörden" durch die Worte „der Bundesanstalt für Flugsicherung" zu ersetzen.

   Begründung

   Nach Artikel 2 Abs. 2 soll die Bundesanstalt für Flugsicherung zuständige Luftverkehrsbehörde i. S. des § 16 a sein. Dies sollte in § 16 a Abs. 1 zum Ausdruck gebracht werden, zumal auch in Artikel 1 Nr. 6 (§ 18 a) die Bundesanstalt für Flugsicherung als zuständige Behörde bezeichnet wird.

3. **Artikel 1 Nr. 6** (§ 18 a)

   In Artikel 1 Nr. 6 ist § 18 a wie folgt zu fassen:

   „§ 18 a

   (1) Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen gestört werden.

   (2) Für Flugsicherungseinrichtungen ist in einem Plan der Bereich festzulegen, in dem Baubeschränkungen gelten (Baubeschränkungsbereich). Die Baubeschränkungen sind auf das unerläßliche Maß zu begrenzen und so zu gestalten und durchzuführen, daß keinem der Beteiligten vermeidbare Nachteile entstehen. Für die Bekanntmachung des Baubeschränkungsbereichs ist § 18 entsprechend anzuwenden. Diese Beschränkungen gelten sinngemäß auch für die in § 15 Abs. 1 Satz 1 genannten Gegenstände.

   (3) Die Bundesanstalt für Flugsicherung unterrichtet die oberste Luftfahrtbehörde des Landes über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese Anlagen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten die Bundesanstalt für Flugsicherung, wenn sie von der Planung derartiger Bauwerke Kenntnis erhalten.

(4) Die Erteilung einer Baugenehmigung im Baubeschränkungsbereich bedarf der Zustimmung der Luftfahrtbehörden. § 12 Abs. 2 Satz 2 und 3 findet entsprechende Anwendung.

(5) Die Eigentümer und andere Berechtigte haben auf Verlangen der Bundesanstalt für Flugsicherung zu dulden, daß Bauwerke, die den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen stören, in einer Weise verändert werden, daß Störungen unterbleiben, wenn die Störungen durch die Bundesanstalt für Flugsicherung nicht mit einem Kostenaufwand verhindert werden können, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt."

Begründung

Im Entwurf ist nicht ersichtlich, wie die oberste Luftfahrtbehörde von Störungen durch Bauwerke (vgl. Absatz 1 des Entwurfs) Kenntnis erlangen soll, da sie nicht am Baugenehmigungsverfahren beteiligt ist. Gemäß der vorgeschlagenen Regelung erhält die oberste Luftfahrtbehörde deshalb Kenntnis von den Bauwerken, weil die Erteilung der Baugenehmigung im Baubeschränkungsbereich der Zustimmung der Luftfahrtbehörde bedarf. Nur wenn die Luftfahrtbehörden dergestalt Kenntnis erhalten, kann die Bundesanstalt für Flugsicherung entsprechend von den Luftfahrtbehörden unterrichtet werden.

Da Störungen bei der Flugsicherung nicht nur von Bauwerken ausgehen, sondern auch von anderen Gegenständen (z. B. Kränen, Masten), wurde der Schutz für die Flugsicherung auch auf diejenigen Gegenstände ausgedehnt, die in § 15 Abs. 1 Satz 1 genannt werden.

4. **Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b**
(§ 19 Abs. 5 Satz 3 LuftVG)

In § 19 Abs. 5 Satz 3 sind die Worte „Im Falle des § 18 a" durch die Worte „In den Fällen der §§ 16 a und 18 a" zu ersetzen.

Begründung

Da die Bundesanstalt für Flugsicherung nach Artikel 2 Abs. 2 auch für Maßnahmen nach § 16 a zuständig sein soll, hat der Bund auch insoweit die Entschädigung zu zahlen (Artikel 104 a Abs. 1 GG).

5. **Artikel 1 Nr. 8** (§ 19 b LuftVG)

a) In § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ist vor dem Wort „Bauwerke" das Wort „Flughafenanlagen," einzufügen.

Begründung

Es ist erforderlich, daß alle sicherheitsrelevanten Flughafenanlagen in die Vorschrift miteinbezogen werden.

b) In § 19 b Abs. 1 Satz 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1 a einzufügen:

„1 a. bei der Planung und dem Bau von Flughäfen, Flughafenanlagen sowie bei der Zuordnung und Abgrenzung von allgemein zugänglichen Bereichen zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen, Gesichtspunkten des Schutzes vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs Rechnung zu tragen;".

Begründung

Aus vollzugspolizeilicher Sicht erscheint es zweckmäßig, über Nummer 1 hinaus eine ausdrückliche Pflicht des Flughafenunternehmers dahin gehend zu begründen, daß Sicherheitsgesichtspunkte bereits bei der Planung und beim Bau von Flughafenanlagen zu berücksichtigen sind.

c) In § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 sind die Worte „, soweit nicht § 29 d Abs. 3 Anwendung findet," zu streichen.

Begründung

§ 29 d Abs. 3 begründet ein staatliches Durchsuchungsrecht für Fracht und sonstige Gegenstände. Nach § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Entwurfs entfällt bei der Ausübung dieses staatlichen Durchsuchungsrechts die Verpflichtung des Flughafenunternehmers zum Bau und Betrieb der Überprüfungsanlagen. Eine solche Regelung erscheint jedoch nicht sinnvoll. Die Verpflichtung des Flughafenunternehmers muß vielmehr uneingeschränkt und unabhängig von dem Durchsuchungsrecht nach § 29 d Abs. 3 bestehen.

d) In § 19 b Abs. 1 Satz 1 ist in Nummer 3 am Ende der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen und nach Nummer 3 folgende Nummer 4 anzufügen:

„4. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, auf Sicherheitspositionen zu verbringen, soweit hierzu nicht das Luftfahrtunternehmen gemäß § 20 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 verpflichtet ist, und die Entladung sowie die Ver- und Entsorgung der Luftfahrzeuge durchzuführen."

Begründung

Neben den vollzugspolizeilichen Sofortmaßnahmen (z. B. Räumung der Luftfahrzeuge und der angrenzenden Gates bzw. Positionen) ist es aus Gründen einer gezielten Gefahrenabwehr — sowie um Störungen vom Flugbetrieb abzuwenden — erforderlich, daß die bedrohten Luftfahrzeuge unverzüglich auf Sicherheitspositionen verbracht werden. Das Verbringen der Luftfahrzeuge auf Sicherheitspositionen setzt besondere Sach- und Fachkenntnis sowie technische Ausstattung voraus.

Entsprechendes gilt für die Entladung sowie die Ver- und Entsorgung bedrohter Luftfahrzeuge.

Die Notwendigkeit der Normierung der Verpflichtung der Unternehmer von Verkehrsflughäfen ergibt sich aus dem unmittelbaren Zusammenhang der Verbringung der Luftfahrzeuge zum Flughafenbetrieb und aus dem Interesse eindeutiger Verantwortlichkeiten in Notsituationen.

e) In § 19 b Abs. 1 Satz 2 ist das Zitat „Nummer 1 bis 3" durch das Zitat „Nummer 1 und 2 bis 4" zu ersetzen.

Begründung

Folge der Einfügung der neuen Nummern 1 a und 4 in § 19 Abs. 1 Satz 1. Eine Aufnahme der Verpflichtung nach § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 a in den Luftsicherheitsplan ist nicht erforderlich.

f) In § 19 b Abs. 3 ist nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

„Dieser Anspruch besteht nicht für die Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen und Flächen, die unmittelbar für die Kontrolle von Personen und mitgeführten Gegenständen bestimmt sind."

Begründung

Nach der gegenwärtigen Fassung könnten die Flughafenunternehmer für die zur Verfügungstellung der Flächen für die Kontrollstellen die Vergütung ihrer Selbstkosten verlangen. Die Eigensicherungspflicht der Flughafenunternehmer schließt die Verpflichtung ein, den Platz für die Kontrollstellen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und hierdurch einen weiteren Beitrag zur Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen zu leisten.

6. **Artikel 1 Nr. 9** (§ 20 a)

a) In § 20 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 sind die Worte „, soweit nicht § 29 d Abs. 2 und 3 Anwendung findet" zu streichen.

Begründung

§ 20 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bezieht sich auf die dem Luftfahrtunternehmen obliegende Abfertigung von Fluggästen und die Behandlung von Reisegepäck (z. B. Flugscheinkontrolle und Maßnahmen zur Gepäckidentifizierung). Diese Pflichten der Luftfahrtunternehmen bleiben von den hoheitlichen Maßnahmen gemäß § 29 d Abs. 2 und 3 unberührt.

b) In § 20 a Abs. 1 Satz 1 ist in Nummer 2 folgender Halbsatz anzufügen:

„soweit Betriebsgebäude, Frachtanlagen und sonstige Betriebseinrichtungen von den Luftfahrtunternehmen selbst oder in ihrem Auftrage errichtet oder von ihnen selbst betrieben werden, gilt § 19 b Abs. 1 bis 3 entsprechend;".

Begründung

Diese Ergänzung erscheint für den Fall notwendig, daß nicht der Flughafenunternehmer, sondern ein Luftfahrtunternehmen Einrichtungen auf dem Flughafengelände errichtet oder betreibt.

c) In § 20 a Abs. 1 Satz 1 sind am Ende der Nummer 3 der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen und nach Nummer 3 folgende Nummer 4 anzufügen:

„4. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, und sich in Betrieb befinden, auf eine Sicherheitsposition zu verbringen, bei einer Verbringung durch den Flughafenunternehmer gemäß § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 mitzuwirken sowie die Durchsuchung der Luftfahrzeuge zu gestatten und zu unterstützen."

Begründung

Bei bedrohten Luftfahrzeugen, die sich in Betrieb befinden, erscheint es sachgerecht daß der Luftfahrzeugführer die Maschine auf eine Sicherheitsposition verbringt und demgemäß dem Luftfahrtunternehmen eine entsprechende Verpflichtung auferlegt wird. Obliegt die Verbringung gemäß § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 dem Flughafenunternehmer, so ist die Mitwirkung des Luftfahrtunternehmens geboten. Außerdem muß die Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens ausdrücklich normiert werden, die Durchsuchung des bedrohten Luftfahrzeugs zu gestatten und diese zu unterstützen.

d) In § 20 a Abs. 1 Satz 2 sind die Worte „1 bis 3" durch die Worte „1 bis 4" zu ersetzen.

Begründung

Folge der Anfügung einer Nummer 4 in § 20 a Abs. 1 Satz 1.

7. **Artikel 1 Nr. 14** (§ 29 d LuftVG)

a) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren dafür Sorge zu tragen, daß in § 29 d Abs. 1, örtlich auf die Flughäfen beschränkt, enumerativ die Aufgaben der Luftfahrtbehörden aufgezählt werden.

b) In § 29 d Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 sind die Worte „können oder wollen" zu streichen.

Begründung

Die Worte sind überflüssig.

c) In § 29 d Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 sind die Worte „nach Nummer 2" zu streichen.

Begründung

Nummer 2 behandelt den Tatbestand, daß jemand eine Durchsuchung ablehnt. Die Rückbeziehung in Nummer 3 erscheint daher unlogisch.

d) In § 29 d Abs. 3 sind die Worte „durchsuchen, durchleuchten oder auf das Vorhandensein explosionsgefährlicher Stoffe überprüfen" durch die Worte „nach den in § 27 Abs. 1 genanten Gegenständen durchsuchen, durchleuchten oder in sonstiger Weise überprüfen" zu ersetzen.

Begründung

Die Formulierung „auf das Vorhandensein explosionsgefährlicher Stoffe überprüfen" zielt nur auf eine Überprüfung in der Unterdruckkammer ab. Es erscheint jedoch zweckmäßig, das Überprüfungsrecht nicht in dieser Weise einzuengen, sondern es durch den Passus „in sonstiger Weise" zu erweitern und es gleichzeitig auf alle in § 27 Abs. 1 genannten gefährlichen Gegenstände auszudehnen.

8. **Artikel 1 Nr. 15** (§ 31 LuftVG)

a) In Nummer 15 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a 1 einzufügen:

,a 1. In Absatz 2 Nr. 7 werden die Worte „und beschränkten Bauschutzbereichen (§§ 12, 15 und 17)" ersetzt durch die Worte „, beschränkten Bauschutzbereichen und Baubeschränkungsbereichen (§§ 12, 15, 17 und 18 a)".'

Begründung

Folge der Neufassung von § 18 a LuftVG.

b) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens eine für die Länder akzeptable Kostenregelung hinsichtlich der gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 19 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung des Gesetzentwurfs in Bundesauftragsverwaltung wahrzunehmenden Aufgaben vorzuschlagen. Hierbei sollen die Möglichkeiten einer direkten Erstattung der Kosten durch den Bund und einer Abwälzung der Kosten auf Dritte (Erhebung eines Sicherheitsentgelts auf der Grundlage einer auf § 32 des Luftverkehrsgesetzes zu stützenden Kostenordnung) in die Prüfung einbezogen werden.

9. **Artikel 1 Nr. 16** (§ 32 LuftVG)

Nach Nummer 16 Buchstabe a ist folgender neuer Buchstabe b einzufügen:

,b) In Absatz 1 Satz 1 Nr. 14 Satz 2 wird die Ziffer „5" durch die Ziffer „4" ersetzt.'

Die bisherigen Buchstaben b und c werden Buchstaben c und d.

Begründung

Notwendige Berichtigung. § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 in der Fassung des Regierungsentwurfs besteht nur aus vier Sätzen.

10. **Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe c** (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG)

In § 58 Abs. 1 Nr. 11 sind

a) die Worte „den schriftlichen Auflagen einer Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 und 7, § 5 Abs. 1 und" durch die Worte „den schriftlichen vollziehbaren Auflagen einer Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 oder 7, § 5 Abs. 1 oder" zu ersetzen;

b) die Worte „wenn darin ausdrücklich auf die Bußgeldvorschriften dieses Gesetzes hingewiesen war," zu streichen.

Begründung

Zu a)

Anpassung an die heute übliche Terminologie bei Bußgeldvorschriften.

Zu b)

Für bußgeldbewehrte Anordnungen werden entsprechend allgemeiner Übung Rückversicherungsklauseln nicht verwendet, da sonst nicht der Gesetz- oder Verordnungsgeber, sondern letztlich der Sachbearbeiter über die Bußgeldandrohung bei Verstößen entscheiden würde.

11. **Artikel 2 Abs. 2 Nr. 1** (§ 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung)

a) Da die Bundesanstalt für Flugsicherung für die in § 18 a LuftVG (Artikel 1 Nr. 6) genannten Aufgaben zuständig sein soll, erscheint es angezeigt, daß der Aufgabenkatalog des § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Bundesanstalt im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens entsprechend ergänzt wird.

b) In § 2 Abs. 1 Nr. 10 ist das Wort „anderen" durch das Wort „von" zu ersetzen.

Begründung zu b)

§ 15 Abs. 1 Satz 1 LuftVG behandelt keine Bauwerke. Anpassung an § 16 a Abs. 1 Satz 1.

12. **Artikel 5 Abs. 1** (Inkrafttreten)

Artikel 5 ist wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 sind die Absatzbezeichnung

„(1)" und die Worte „vorbehaltlich des Absatzes 2" zu streichen.

b) Absatz 2 ist zu streichen.

Begründung

Die Bestimmung über das Inkrafttreten ist Teil des normativen Gehalts eines Gesetzes (BVerfGE 46, 263, 282). Artikel 5 Abs. 2 trifft insoweit keine eigenständige Regelung, sondern überläßt sie durch Verweisung auf den Inkrafttretenszeitpunkt der nach § 32 Abs. 2 a zu erlassenden Rechtsverordnungen faktisch dem Verordnungsgeber. Dies kommt einer Ermächtigung an den Verordnungsgeber gleich, das Inkrafttreten von Teilen des Gesetzes zu bestimmen. Hiergegen bestehen jedenfalls deswegen durchgreifende Bedenken, weil sich nicht übersehen läßt, wann von der Verordnungsermächtigung Gebrauch gemacht wird.

**Anlage 3**

# Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

**Zu 1.**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, daß die Einholung von Stellungnahmen der Luftfahrtbehörden im Baugenehmigungsverfahren nicht zu ungebührlichen Verzögerungen führen darf. Die vorgeschlagene Befristung für die Abgabe von Stellungnahmen wird jedoch nicht allen Fällen der Praxis gerecht. Je nach Lage des Falles kann bei bestimmten Bauvorhaben ein längeres Verfahren für die Stellungnahme der Luftfahrtbehörden notwendig werden, insbesondere wenn die Bundesanstalt für Flugsicherung zu beteiligen ist. Im übrigen ist eine Novellierung der §§ 12 ff. LuftVG ohnehin vorgesehen. Änderungen dieser Vorschriften sollten daher im Rahmen dieser Novelle erfolgen.

**Zu 2.**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

**Zu 3.**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates insoweit zu, als durch § 18 a Abs. 2 Satz 3 der Schutzzweck der Vorschrift auf andere Gegenstände als Bauwerke ausgedehnt wird. Diesem Vorschlag könnte durch einen neuen Absatz 3 zu § 18 a in der Vorlage der Bundesregierung mit folgendem Wortlaut Rechnung getragen werden:

„(3) Die Absätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die nach § 15 Abs. 1 Satz 1 genannten Gegenstände."

Im übrigen stimmt die Bundesregierung dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu. Der Vorschlag geht davon aus, daß für die Flugsicherungseinrichtungen ein Schutzbereich geschaffen werden soll, der räumlich umschrieben wird. Die Bundesregierung hat in der Begründung zu Nummer 6 der Gesetzesvorlage schon darauf hingewiesen, daß dies praktisch nicht durchführbar ist. Das Ausmaß möglicher Störungen läßt sich nicht eindeutig voraussehen, folglich auch nicht der räumliche Bereich, für den Baubeschränkungen in Betracht kommen. Durch die Vorlage der Bundesregierung soll mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand der auch vom Bundesrat als notwendig erkannte Schutz von Flugsicherungseinrichtungen erreicht werden. Ist die gesetzliche Grundlage für Baubeschränkungen, wie in § 18 a der Regierungsvorlage vorgesehen, vorhanden, wird es durch ein Zusammenwirken zwischen Bau- und Luftfahrtbehörden möglich sein, diese Beschränkungen zu verwirklichen. Die Schaffung eines räumlich abgegrenzten Bauschutzbereiches wäre, abgesehen von der praktischen Undurchführbarkeit, einerseits viel zu aufwendig, andererseits würde sie den Fällen nicht gerecht, in denen durch technische Änderungen an den Flugsicherungseinrichtungen Auswirkungen auf den Umfang des Schutzbereichs eintreten müssen.

**Zu 4.**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

**Zu 5. a)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

**Zu 5. b)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu. Sie ist der Auffassung, daß sich § 19 b Abs. 1 Nr. 1 auf die Planung und den Bau erstreckt und die neue Nummer 1 a nur eine Wiederholung darstellt. Die Belange der Sicherheit des Luftverkehrs sind schon im Planungsstadium zu berücksichtigen, wenn die Flughafenanlagen entsprechend diesen Belangen nach § 19 b Abs. 1 Nr. 1 zu erstellen und zu gestalten sind.

**Zu 5. c)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates in der Sache nicht zu.

Sie ist der Auffassung, daß alle Kontrollmaßnahmen, denen u. a. aufgegebenes Gepäck, Fracht und Versorgungsgüter unterliegen, wegen der damit verbundenen Eingriffe in die Privatsphäre ausschließlich auf hoheitlicher Basis von den Luftfahrtbehörden wahrzunehmen sind und nicht privaten Stellen überlassen werden können.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung erreichte dieses Sachziel durch den einschränkenden Zusatz in § 19 b Abs. 1 Nr. 2 „soweit nicht § 29 d Abs. 3 Anwendung findet". Damit war sichergestellt, daß die den Luftfahrtbehörden in § 29 d Abs. 3 objektiv und unabhängig von der Ausübung der entsprechenden Befugnisse zugewiesenen Aufgaben aus dem Pflichtenkreis der Flughafenunternehmen ausgenommen sind. Nach Übernahme der vom Bundesrat zu § 29 d Abs. 3 empfohlenen Erweiterung, insbesondere um die Worte „in sonstiger Weise überprüfen", würde jedoch die Beibehaltung des fraglichen Nebensatzes dazu führen, daß wegen der nunmehr umfassenden Kontrollbefugnisse der Luftfahrtbehörden die in § 19 b Abs. 1 Nr. 2 1. Halbsatz vorgesehene Inpflichtnahme der Unternehmen sich als überflüssige Leerformel erwiese.

Das o. g. Ziel wird auch bei einer bloßen Streichung des einschränkenden Satzes verfehlt. In diesem Falle bestünde die Verpflichtung der Flughafenunternehmen zur Kontrolle von Post, aufgegebenem Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern neben den insoweit identischen Aufgaben und Befugnissen der zuständigen Behörden. Einerseits ergäbe sich dadurch Ungewißheit über den jeweiligen Aufgabenträger. Andererseits könnten die aus sicherheitspolitischen Erwägungen allein den staatlichen Stellen übertragenen Tätigkeiten auch von privaten Unternehmen ausgeführt werden.

Um diese Folgen zu vermeiden, hält es die Bundesregierung für erforderlich, § 19 b Abs. 1 Nr. 2 insgesamt umzuformulieren. Sie schlägt folgende Neufassung dieser Bestimmung vor:

„2. Post, aufgegebenes Gepäck, Fracht und Versorgungsgüter zur Durchführung der Maßnahmen nach § 29 d Abs. 3 sicher zu transportieren und zu lagern."

**Zu 5. d)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Sie geht hierbei davon aus, daß die Pflicht zur Durchführung der in § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 vorgesehenen Maßnahmen angesichts des Grundrechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 GG) sowie des Verfassungsgrundsatzes der Verhältnismäßigkeit ihre Grenze in dem Kriterium der Zumutbarkeit findet, das allen gesetzlichen, mit Gefahren für Leib und Leben verbundenen Verpflichtungen immanent ist.

**Zu 5. e)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates mit der Maßgabe zu, daß das Zitat in § 19 b Abs. 1 Satz 2 die Fassung „Nummer 1 bis 4" erhält. Diese Umformulierung ist erforderlich, da die Bundesregierung zwar dem Vorschlag des Bundesrates zu § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, nicht aber dem zu § 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 a gefolgt ist.

**Zu 5. f)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Die Regelung, daß der Flughafenunternehmer die Vergütung seiner Selbstkosten für das Zurverfügungstellen von Flächen für die Kontrollstellen verlangen kann, lehnt sich an die geltende Fassung des § 29 a LuftVG an. Danach kann der Flughafenunternehmer die Vergütung seiner Selbstkosten für die der Luftaufsicht zur Verfügung gestellten Räume beanspruchen. Nach Auffassung der Bundesregierung sind beide Fälle gleichzubehandeln und in beiden Fällen eine Kostenerstattung gerechtfertigt.

**Zu 6. a)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Sie ist der Auffassung, daß die einschränkenden Worte in § 20 a Abs. 1 Nr. 1 zur Abgrenzung der Pflichten der Luftfahrtunternehmen von den Aufgaben der Luftfahrtbehörden unverzichtbar sind. Dieser Zusatz bringt Gewißheit über den jeweiligen Aufgabenträger und schafft zugleich die verfassungs- und sicherheitspolitisch gebotene Trennung zwischen privaten Sicherungsmaßnahmen nach dieser Regelung und den hoheitlichen Sicherheitsvorkehrungen nach § 29 d Abs. 2 und 3. Die durch den fraglichen Nebensatz aus dem Pflichtenkreis der Luftfahrtunternehmen — objektiv und unabhängig von der Ausübung der entsprechenden Befugnisse durch die Luftfahrtbehörden — ausgenommenen Kontroll- und Überprüfungsmaßnahmen sollen wegen der mit ihnen verbundenen Eingriffe in die Privatsphäre ausschließlich staatlichen Behörden obliegen und nicht privaten Stellen überlassen werden.

*Zu 6. b)*

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

**Zu 6. c)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu. Sie verweist auf ihre Ausführungen zu 5. d).

**Zu 6. d)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

**Zu 7. a)**

Die Bundesregierung wird die Anregung des Bundesrates im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

Um den Aufgabenkreis der Luftfahrtbehörden noch eindeutiger vom Verantwortungsbereich der allgemeinen Gefahrenabwehrbehörden (Polizei) abzugrenzen, könnte beispielsweise daran gedacht werden, durch Einführung eines Zusatzes zu bestimmen, daß die Luftfahrtbehörden örtlich nur für Sicherheitsmaßnahmen auf dem Flugplatzgelände zuständig sind. Hingegen erscheint eine enumerative Beschreibung der den Luftfahrtbehörden obliegenden Aufgaben als Abgrenzungskriterium problematisch, da es nicht möglich ist, von vornherein sämtliche in Betracht kommenden Sachverhalte zu erfassen. Die beiderseitigen Zuständigkeiten ergeben sich unter Berücksichtigung des örtlichen Bezugs über Absatz 6 aus den herkömmlichen Grundsätzen über die Zuständigkeitsverteilung zwischen den Sonderpolizeibehörden und der Vollzugspolizei in Verbindung mit der Begründung zu § 29 d.

**Zu 7. b) bis 7. d)**

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu.

**Zu 8. a)**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu. Folge aus der fehlenden Zustimmung zum Vorschlag des Bundesrates zu 3.

**Zu 8. b)**

Die Bundesregierung geht von einer Kostenregelung aus, die der bisherigen Praxis entspricht. Gemäß Artikel 104 a Abs. 2 GG kann der Bund nur die bei der Ausführung des Gesetzes in Bundesauftragsverwaltung erwachsenden Zweckausgaben erstatten. Hierzu gehören im wesentlichen die Aufwendungen für die Beschaffung von Kontroll- und Überwachungsgeräten, die der Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs dienen.

Die Heranziehung von Fluggästen, Flughafen- und Luftfahrtunternehmen zur Mitfinanzierung der hoheitlichen Sicherheitsmaßnahmen begegnet erheblichen Bedenken. Die Erhebung von Gebühren oder Beiträgen wäre insbesondere verfassungspolitisch unerwünscht, vor allem im Hinblick auf die Präzedenzwirkung für andere Sicherheitsbereiche. Außerdem ist es zweifelhaft, ob das zu erwartende Aufkommen in angemessenem Verhältnis zu dem hierdurch verursachten Verwaltungsaufwand stünde. Im übrigen ist zu berücksichtigen, daß die Unternehmen durch die ihnen auferlegten Eigensicherungs- und Mitwirkungspflichten finanziell bereits stark belastet werden.

**Zu 9. bis 11.**

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu.

**Zu 12.**

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Sie ist der Auffassung, daß das Inkrafttreten vom Erlaß einer Rechtsverordnung abhängig gemacht werden darf, wie dies in anderen Fällen bereits geschehen ist.